



SHEHRI

اس میں کوئی ٹک نہیں کہ شہریوں کا ایک مجموعہ
ساگر وہ جو شعور رکھتا ہو، وہ یقیناً دنیا کو بدل سکتا
ہے۔ مارگریٹ میڈ

شہری

اپریل تا جون 1997ء

اندرون کے صفحات میں

- ◆ کے ایم سی کے لئے اصلاحات
- ◆ توانائی کی پالیسی پر نظر ثانی
- ◆ اندرون ملک جہاز رانی
- ◆ رکائیں امن کی باتیں

کوئٹہ کے زلزلے اور تعمیراتی مقاصد

حکام نے تعمیراتی قواعد کو نافذ کرنے کے بجائے روایتی مناخ میں اپنا حصہ لے کر کروڑوں روپے کمائے

شہری منصوبہ بندی کی ترجیحات کی فرسٹ میں کبھی بھی قدرتی آفات کے بعد پیدا ہونے والے بحرانوں سے بچنے کے لئے کوئی ٹھوس لائحہ عمل اختیار کرنے کو اہمیت نہیں دی گئی، قاضی فائز عیسیٰ نے کوئٹہ کے زلزلے، اس کے بعد کی صورت حال اور بعض دردمند شہریوں کی جانب سے اس بحران سے نمٹنے کے لئے کئے جانے والے اقدامات کا تجزیہ کیا ہے:



ساتھ کوئٹہ

شہری کوئٹہ تعمیراتی قواعد کی جانب توجہ مبذول کرانے کی مہم میں پیش پیش رہا ہے۔ 1935ء کے مشہور زلزلے کے بعد جس میں 60 ہزار افراد ہلاک ہوئے تھے اور کوئٹہ شہر زمین بوس ہو گیا تھا، یہ کوئٹہ تعمیراتی قواعد مرتب کیا گیا تھا۔ بد قسمتی سے حالیہ برسوں کے دوران حکومت بلوچستان اور کوئٹہ میونسپل کارپوریشن نے ان قواعد کو صرف پامال ہی کیا ہے۔ مجوزہ بلندی کی حد سے بڑھ کر اور لازمی طور پر چھوڑی جانے والی کھلی جگہ کی خلاف ورزی کرتے ہوئے تعمیرات کرنے کی اجازت دے کر کروڑوں روپے کمائے گئے۔ حکام جن کا کام تعمیراتی قواعد کو نافذ کرنا اور عوام کے مفادات کا تحفظ کرنا تھا اس روایتی مناخ میں اپنا حصہ لے کر بددیانت بلڈرز کے آل کار بن گئے۔

قواعد کے تحت سڑک کے کنارے ایسی کوئی عمارت تعمیر نہیں کی جاسکتی جس کی بلندی سڑک کی چوڑائی کے نصف سے زیادہ ہو

ہے اور نہ کوئی منصوبہ بندی۔ زلزلے والے علاقوں میں یہ لازمی ہے کہ شہر کے گنجان آباد علاقوں میں کھلی جگہیں، پارک وغیرہ چھوڑے جائیں تاکہ زلزلے کی صورت میں جب عمارتیں زمین بوس ہونے لگیں تو شہری وہاں پناہ لے سکیں۔ کوئٹہ شہر کی ایک خصوصیت یہ بھی ہے کہ یہاں صرف اکلوتا پارک "لیاقت پارک" ہے اور وہ بھی گنجان آباد شہری علاقے سے دور ہے۔

تقریباً "دس سال پہلے میں نے ایک مضمون "کوئٹہ کا زلزلہ۔ 31 مئی 1935ء" کیا دوبارہ ایسا ہو سکتا ہے؟" لکھا تھا جو 10 جون 1988 کو ڈان میں شائع ہوا تھا۔ اس مضمون کے چند اقتباسات درج ذیل ہیں۔ "اس وقت کوئٹہ میں دہشت انگیز رفتار اور شرح سے ایسی عمارتیں تعمیر ہو رہی ہیں جن میں شاید ہی زلزلے کے پہلو کا کوئی خیال رکھا جاتا ہو۔ ایسا لگتا ہے کہ ان عمارتوں کی نہ تو کوئی نگرانی ہو رہی

شہر کے قلب میں پارک بنانے کے لئے حکام کے پاس اس وقت ایک سنہری موقع تھا جب یہ فیصلہ کیا گیا تھا کہ قدحاری بازار میں واقع سبزیوں اور پھلوں کی منڈی کو کہیں اور منتقل کیا جائے گا۔ کوئٹہ کے شہریوں نے میٹنگ کر کے یہ مطالبہ کیا تھا کہ سبزی اور فروٹ مارکیٹ گرا کر اس کی جگہ پارک تعمیر کیا جائے لیکن میونسپلٹی اور دیگر حکام نے سفارش کی کہ اس کی جگہ ایک کثیرالمنوالہ شاپنگ سپلیکس تعمیر کیا جائے۔ عوام کے اعتماد سے غداری کا محرک وہ دولت تھی جو دکانوں کی الاٹمنٹ اور فروخت کے ذریعے حاصل ہوتی تھی۔ زلزلے کے بعد پورا کوئٹہ شہر ان قواعد کے مطابق دوبارہ تعمیر کیا گیا جو سکھر پیراج کے معمار ہیرو اووین ٹیلر (اوٹی) نے مرتب کئے تھے۔ ان قواعد سے تعمیرات سے متعلق تمام تفصیلات حتیٰ کہ استعمال کئے جانے والے سینٹ کی مقدار تک بتائی گئی تھی۔ ہر عمارت کی تعمیر کی نگرانی کی گئی اور ہر مرحلے پر اس کی مانٹرنگ کی گئی۔ چیکنگ کا ایک ایسا نظام متعارف کرایا گیا جس کے تحت تعمیرات کے سات مرحلوں کے دوران مختلف رنگوں کے کارڈز ہر مرحلے پر بلڈرز کو پیش کرنا پڑتے تھے۔ جو لوگ ان قواعد کی پابندی نہیں کرتے تھے ان کی



سنڈین ہال، جو ۱۹۳۵ء کے زلزلے میں مسمار ہو گیا تھا

سرگرم علاقے میں واقع ہے جہاں گزشتہ 60 برسوں کے دوران متعدد تباہ کن زلزلے آچکے ہیں، سب سے زیادہ تباہ کن 1935ء کا زلزلہ تھا جس کے نتیجے میں کوئٹہ شہر تقریباً ”مکمل طور پر تباہ ہو گیا تھا۔“ 1935ء کے بعد اس بات کو محسوس کیا گیا کہ آئندہ شہر کی تعمیرات اس انداز کی ہونی چاہئیں کہ وہ زلزلے کے جھکوں کو برداشت کر سکیں۔

زلزلے سے متعلق علوم کے اس ماہر نے اپنے مضمون میں یہ خوف ناک پیش گوئی کی تھی کہ سیمالوہی کی حالیہ ترقی کی وجہ سے اب یہ محسوس کیا گیا ہے کہ سرگرم فالٹ کے گرد نواح کے علاقوں میں زلزلوں کی شدت اس پیمانے سے بھی زیادہ ہو سکتی ہے جس کا اندازہ کوئٹہ کے سیمک کوڈ میں کیا گیا ہے۔

بلوچستان ہائی کورٹ کے ڈویژنل جج نے فیصلہ کیا کہ کوئٹہ شہر میں کثیر المنزلہ عمارتوں کی تعمیر کی وجہ سے جن میں بلڈنگ کوڈ کا کوئی خیال نہیں رکھا گیا ہے ایک خطرناک صورت حال پیدا ہو گئی ہے اور اس طرح کمینوں اور راہ چلنے والوں کی زندگیاں خطرے میں ڈال دی گئی ہیں۔ ان چند بلڈرز کے مفاد کی خاطر جو کوئٹہ بلڈنگ کوڈ 1937ء کی خلاف ورزی کرتے ہوئے کثیر المنزلہ عمارتیں اور پلازے تعمیر کر رہے ہیں کوئٹہ کی پوری آبادی کو معرض خطر میں نہیں ڈالا جاسکتا۔ اگر اس طرح کی عمارتوں کی تعمیر کی اجازت دی گئی

باقی صفحہ ۲۲ پر ملاحظہ فرمائیں

کوئٹہ میں دہشت انگیز رفتار اور شرح سے ایسی عمارتیں تعمیر ہورہی ہیں جن میں شاید ہی زلزلے کے پہلو کو مدنظر رکھا گیا ہے

خلاف ورزیاں روکنے کی مہم ناکام رہی۔ حکومت نے اپنے کان بند کرائے تھے۔ اس مایوس کن صورت حال کے پیش نظر اگلا قدم یہ اٹھایا گیا کہ بلوچستان ہائی کورٹ میں ایک آئینی پٹیشن دائر کی گئی (اسی نی۔125 آف 1995ء) اس درخواست کی پہلی سماعت 31 مئی 1935ء کے زلزلے کی ساٹھویں یادگار کے دن شروع ہوئی۔ اسی دن کوئٹہ میں ایک اور زلزلہ بھی آیا حالانکہ اس کی شدت کم تھی جو کہ ریڈیا سکیم پر 2۰۰۵ء تھی۔

قانونی جنگ شروع ہو چکی تھی اور کوئٹہ ریجن میں زلزلوں کی تاریخ کے بارے میں تفصیلی ریسرچ کی گئی اور اس کے نتائج بلوچستان ہائی کورٹ کے سامنے پیش کئے گئے۔ کوئٹہ ماسٹر پلان کی سفارشات بھی عدالت میں پیش کی گئیں جن میں کوئٹہ میں کثیر المنزلہ عمارتوں کی تعمیر کی مخالفت کی گئی ہے۔

کوئٹہ زلزلوں کے اعتبار سے زیر زمین

عمارتیں گرا دی جاتی تھیں۔

ان لوگوں کے خلوص نیت کا ثبوت یہ تھا کہ چھ سال بعد کوئٹہ میں جب نئی شدت کا زلزلہ آیا جیسا 1935ء میں آیا تھا تو ایک بھی عمارت نہیں گری۔

قواعد کے تحت سڑک کے کنارے کوئی بھی ایسی عمارت تعمیر نہیں کی جاسکتی تھی جس کی بلندی سڑک کی چوڑائی کے نصف سے زیادہ ہو۔ اس احتیاطی اقدام کا جو اب ترک کر دیا گیا ہے، مقصد یہ تھا کہ عمارت گرنے کی صورت میں بھی جتنی زیادہ ممکن ہو جائیں بچائی جاسکیں۔

بد قسمتی سے کوئٹہ شہر بھی اسی لاپرواہی اور بے اعتنائی کے رویے کا شکار ہو گیا جس میں ملک کا بیشتر حصہ مبتلا ہے۔

فطرت نے ایک بار پھر خود کو دہرایا۔ 28 فروری 1997ء کو کوئٹہ شہر میں زلزلہ آیا جس کی شدت ریکٹر اسکیل پر 2.7 تھی۔ اگرچہ یہ زلزلہ اتنی شدت کا نہیں تھا جتنا کہ 1935ء کا، جس کی شدت 7.5 تھی۔ ریکٹر اسکیل پر ایک پوائنٹ زلزلے کی شدت سے دس گنا زیادہ ہوتا ہے۔

اس زلزلے کا مرکز بھی کوئٹہ سے دور کوہ سلیمان میں تھا۔ اس کے باوجود اس زلزلے میں بھی سو سے زائد قیمتی جانوں کا نقصان ہوا اور الماک کو خاصا نقصان پہنچا۔ کوئٹہ میں کثیر المنزلہ عمارتوں میں ٹکاف پڑ گئے جن کی وجہ سے یہ عمارتیں رہائش کے لئے خطرناک ہو گئیں۔

کوئٹہ چونکہ ایسے علاقے میں واقع ہے جہاں زلزلے آنے کا امکان زیادہ ہے اس لئے پہلے وہاں کثیر المنزلہ عمارتیں تعمیر کرنے کی اجازت نہیں تھی۔ تاہم اسے بد عنوانی کئے یا بلڈنگ کنٹرول حکام کی بے حس یا پھر کوئٹہ میونسپلٹی کی مثال (بلدیہ شاپنگ سکیپس) کی تھلید کہ اب کوئٹہ میں بڑی تیزی سے کثیر المنزلہ عمارتیں تعمیر ہو رہی ہیں۔

بد قسمتی سے بد عنوان سیاست دانوں، سرکاری افسران اور بلڈرز کی ناراضگی مول لینے کے باوجود کوئٹہ بلڈنگ کوڈ کی



شہری

بی 206 بلاک 2 بی ای سی ایچ ایس

کراچی - پاکستان

ٹیلی فون / فیکس: 02-21-453-0646

e-mail/address: shehri @ shehri.a.khl.brain.net.pk

ایڈیٹر: انیس ہارون

انتظامی کمیٹی

چیرمین: قاضی ناز حسین

وائس چیرمین: ڈاکٹر بی بی سوزا

جنرل سیکرٹری: امیر علی امالی

خزائنچی: اسامی طالب

ایگزیکٹو آرکان: نوید حسین، قطیب احمد

شہری اسٹاف

ایڈیشنر: سر منصور

ایڈیٹر ادارتی عملہ: کاخبر نامہ میں شائع ہونے

والے مسلمانوں سے تعلق ہونا ضروری نہیں۔

لے آؤٹ اور ڈیزائن: ایف ایچ

پروڈکشن: انظر میں کیے ٹیکنیکل

مالی تعاون: قزلباش لیون ٹیڈا

IUCN

دی ورلڈ کنزرویشن یونین



کے ایم سی کے لئے اصلاحات کی تجویز

کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن کو ماحولیاتی، ٹیکنیکی اور انتظامی بد نظمی و بد عنوانی اور بڑھتے ہوئے سیاسی گٹھ جوڑ کے باعث شدید مشکلات کا سامنا ہے۔ مگر نگران کراچی کے اس سب سے اہم ادارے کی حالت کو سدھارنے کے لئے ایک جامع اصلاحات کے پیکیج پر اظہار خیال کرتے ہیں:

کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن برصغیر کے قدیم ترین میونسپل اداروں میں سے ایک ہے جسے شہری خدمات کی فراہمی کی ذمہ داری سونپی گئی ہے۔ سندھ لوکل گورنمنٹ (تریمی) ایکٹ ۱۹۹۶ء کے تحت اسے کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن اور پانچ ڈسٹرکٹ میونسپل کارپوریشنوں میں تقسیم کر دیا گیا ہے۔ کے ایم سی اور ضلعی میونسپل کارپوریشنوں میں فرائض کی تقسیم بھی از سر نو کی گئی ہے۔ ان کی بڑے بڑے فرائض سڑکوں، پلوں، اسٹریٹ لائٹس، برساتی نالوں وغیرہ کی منصوبہ بندی، تعمیر اور دیکھ بھال، خصوصی ترقیاتی عنصر ہے، صحت عامہ بشمول صفائی، ٹھوس فضلے کا انتظام، طبی خدمات، آبگ بھانے کی خدمات، زمین کا انتظام، تجارتوں کا خاتمہ اور سماجی بہبود کی خدمات بشمول لائبریریاں، میوزیم اور آرٹ گیلریوں کے قیام شامل ہیں۔

بخش ہیں۔ منصوبہ بندی غلط انداز میں کی جاتی ہے۔ منصوبوں کی تکمیل تاخیر سے کی کوئی شہری منصوبہ بندی اور ترقیاتی پالیسی نہیں ہے اور نہ ہی سرمایہ کاری کی

کے ایم سی کی داخلی تنظیم بہت کمزور ہے، ادارے میں بڑی تعداد میں غیر مندرجہ الراد سلسلی مشینوں پر مشتمل ہے۔



ہمارے شہر کا ایک عام منظر

بڑی اصلاحات کی ضرورت

مذکورہ بالا مجبوریوں کی وجہ سے سٹم میں کوئی بہتری نہیں آسکتی۔ علاوہ ازیں کے ایم سی اور ڈی ایم سی میں کام کی پلاننگ، ٹینڈر دستاویزات کی تیاری، کام کی نگرانی اور تصدیق کا موجودہ طریق کار کرپشن اور نااہلی کا سب سے بڑا سبب ہے۔ ان تمام کاموں کو بڑے پیمانے پر اصلاحات کے ذریعے الگ الگ کرنا ہوگا۔ اصلاحات کا مقصد یہ ہونا چاہئے کہ کے ایم سی خود مختار ہو جائے، اس کے براہ راست افعال میں کمی ہو جائے اور ایک نگران ادارے کے طور پر وہ شہری امور کی رہنمائی اور نگرانی کے فرائض انجام دے۔

اصلاحات کا موضوع

سرکاری شعبے کے عدم کارکردگی اور نااہلی، کمزور تنظیم اور خراب انتظام کاری کے ساتھ ساتھ سست رفتار طریق کار کا تقاضا ہے کہ طریق عمل اور محافظت کی خدمات جو صنعتی اور اقتصادی نوعیت کی ہوں یا توجہی شعبے یا مقامی لوگوں میں سے جس کی بھی تنظیم مضبوط ہو، سپرد کردی جائیں۔ کے ایم سی کی منتخب کونسل مختلف خدمات کے لئے تنظیمی ادارے مقرر کرے جو ان خدمات کی کوالٹی، قیمت اور ان کے قابل اعتماد ہونے کا تعین کرے۔

کوئی مربوط پالیسی، بد عنوانی اور رشوت ستانی کا ایک منظم نظام ہے جس میں صوبائی پیورورکسی، سول انتظامیہ، حکمران سیاسی جماعت، کے ایم سی کے افسران اور ٹھیکیدار سبھی ہاتھ رکتے ہیں۔ فیصلہ سازی کے عمل میں رابطے کا فقدان ہے۔ کے ایم سی کی داخلی تنظیم بھی بہت کمزور ہے۔ بڑی تعداد میں غیر مندرجہ الراد سیاسی بنیاد پر بھرتی کر لئے گئے ہیں۔

ہوتی ہے اور تعمیرات غیر معیاری ہوتی ہیں۔ دوسری خدمات کا انتظام بھی بہت خراب ہوتا ہے۔

مسائل

انتظامی، قانونی اور مالی امور کا نظم و ضبط حکومت کے ہاتھ میں ہے۔ سیاسی اور انتظامی قیادت کی تقسیم کے باعث سرکاری نوکری پریشگر رویوں اور سیاست دان بیرونی طور پر مداخلت کرتے رہتے ہیں۔ شہر

بڑی خلیاں

کے ایم سی اور ڈی ایم سی اپنے فرائض انجام دینے میں ناکام رہی ہیں اور ان اداروں میں خامی قلت، تاخیر اور خدمات کی تقسیم میں عدم توازن کی شکایات عام ہیں۔ سڑکوں، اسٹریٹ لائٹس اور عوامی عمارتوں کی دیکھ بھال مناسب طور پر نہیں کی جاتی۔ کچرہ اٹھانے اور اسے ٹھکانے لگانے کی خدمات سب سے زیادہ غیر تسلی



سڑکوں کے کنارے ریڑھی خواجھ لگانے والوں کی تجاوزات کو ہٹانے کا عمل ماضی میں بھی ہاربا کیا جاتا رہا۔ لیکن چند روز کے بعد وہ منظر پھر سے لوٹ کر آتا رہا۔ اس کی ایک بڑی وجہ پولیس والوں کا ہستہ ہے جب تک معاشرے سے رشوت ستانی کے زہر کو صاف نہیں کیا جاتا صافگی یا تجاوزات کی سمیں ناکام ہوتی رہیں گی۔



رفکار اور معیاری نگرانی کرنے کی اجازت ہو۔

شہریوں کا کردار

اس شہر کو قابل رہائش بنانے اور شہری انتظام کے عمل میں کراچی کے شہریوں کو ایک بڑا اور سرگرم کردار ادا کرنا ہوگا۔ بلدیاتی اداروں سے متعلق مسائل پر عوامی مباحثے ہونے چاہئیں، حکومت پر زبردست دباؤ ڈالے بغیر نہ تو ان اداروں میں احتساب اور شفافیت آئے گا اور نہ ہی ان معاملات پر عوامی سماعتیں ہو سکیں گی۔

(محمد نعمان، این ای ڈی انجینئرنگ یونیورسٹی کراچی میں الیکٹریکل انجینئرنگ کے ایسوسی ایٹ پروفیسر اور ایڈیٹر شہریوں کے ایم سی/کے ڈی ایس بی کے سابق فنی مشیر ہیں)



قانونی اور انتظامی ٹھانچہ

سندھ لوکل گورنمنٹ آرڈی نینس میں مناسب ترامیم کی ضرورت ہے تاکہ کے ایم سی اور ضلعی میونسپل کارپوریشنوں کو خود مختاری مل سکے اور ان کی ذمہ داریاں اور دسائل تقسیم ہو سکیں۔ کونسلروں کی سطح تک زیادہ آزادی دی جائے، غیر سرکاری تنظیموں، سی بی آر اور این جی اوز کو کے ایم سی کے نظام میں کردار ادا کرنے کا موقع دیا جائے۔

انتظامی اور مالی اختیارات کے ایم سی / ڈی ایم سی کی منتخب شدہ کونسل کو دینے جائیں تاکہ وہ ریگولیٹرز اور آڈیٹرز کو ادا کیلیاں کر سکیں۔ اس ضمن میں حکومت کے تمام صوابدیدی اختیارات واپس لے لئے جائیں۔ ترمیم شدہ ایکٹ میں پبلک سماعت، میٹروپولیٹن پلاننگ باڈی اور ریگولیٹری باڈیز کی تشکیل سے متعلق دفعات شامل کی جائیں۔

کے ایم سی / ڈی ایم سی کے امور میں عوام کی سرگرم شرکت کو یقینی بنانے کے لئے انتخابی اصلاحات کی ضرورت ہے تاکہ بلدیاتی انتخابات کے تسلسل کی ضمانت دی جاسکے۔ ان اداروں کی تحلیل کی صورت میں ساٹھ دنوں کے اندر اندر لازمی طور پر دوبارہ انتخابات ہونے چاہئیں۔ بلدیاتی اداروں کی معیار گھٹا کر تین سال کر دی جائے۔ کراچی کے بیشتر انتخابی حلقوں کا سائز دو گنا سے بھی زیادہ بڑھ چکا ہے انہیں قابل انتظام بنانے کے لئے مزید تقسیم کیا جائے۔

کے ایم سی / ڈی ایم سی کو جو نیا کردار سونپا جائے گا اس کا منطقی نتیجہ یہ ہوگا کہ ان کی خدمات میں انتظامی اصلاحات بھی

کسی ٹھیکے کے خصوصی پہلوؤں، قیمت اور ان کے قابل اعتماد ہونے کا تعین کرے۔ کسی ٹھیکے کے خصوصی پہلوؤں مثلاً سروس کی شرائط، سرمایہ کاری کے پروگرام، اجاڑوں کی دیکھ بھال وغیرہ کو طے کرنا بھی انہی تنظیمی اداروں کے فرائض میں شامل ہونا چاہئے۔ یہ ادارے پیشہ ور افراد پر مشتمل ہونے چاہئیں ان میں این جی اوز کے نامزد کردہ ماہرین بھی شامل ہوں۔

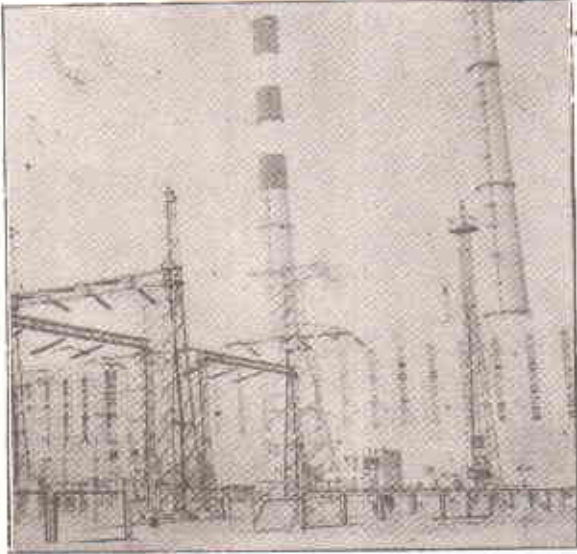
کے ایم سی کا کردار یہ ہے کہ وہ آبادی کے اجتماعی مفادات کا تحفظ اور انتظام کرے۔ شہریوں کو منصوبہ بندی، تنظیم اور تحفظ کی خدمات فراہم کرے۔ مجوزہ تنظیمی ادارے کے ایم سی کی جانب سے یہ خدمات فراہم کریں گے اور خود کے ایم سی ان اداروں کی نگرانی کرے گی۔ اس انتظام کے ذریعے کے ایم سی کی منظور شدہ پالیسیوں اور منصوبوں کو کسی مداخلت کے بغیر موثر طور پر عملی جامہ پہنانا ممکن ہوگا۔

ایک "میٹروپولیٹن پلاننگ باڈی" ہونی چاہئے جو شہر کا ماسٹر پلان تیار کرے اور اس میں ردوبدل کر سکے اور ساتھ ہی مختصر اور درمیانی مدت کے لئے ترقیاتی منصوبے تیار کر سکے۔ یہی انجمن استعمال اراضی میں ردوبدل کی سفارشات بھی کر سکے۔ انجمن کی تمام تجاویز کے ایم سی منظور کی لئے غور کرے۔ یہ انجمن سرکاری شعبے کے ماہرین اور آزاد پیشہ ور ماہرین پر مشتمل ہونی چاہئے۔

کے ایم سی اور ضلعی میونسپل کارپوریشنوں کو یہ فیصلہ کرنا ہوگا کہ کون سے کام نجی شعبے کے سپرد کئے جائیں، کون سے کام کمیونٹی کے سپرد کئے جائیں اور کون سے کارپوریشن کے پاس رکھے جائیں۔

کونسلروں کو اندرونی کلیوں کی دیکھ بھال کا ذمہ دار قرار دیا جائے اور

انہیں ضروری انتظامی اور حساب کتاب کی سہولتیں فراہم کی جائیں



توانائی کی پالیسی پر نظر ثانی کی ضرورت ہے

۱۹۹۳ء کی توانائی پالیسی مرتب کرنے والوں نے ”خوش قسمت“ اسپانسرز کے لئے اندھا دھند منافع کو یقینی بنادیا ہے (اسی لئے وہ ذمہ دار افراد کے دروازوں پر قطار لگائے کھڑے رہتے تھے) چنانچہ اس کا نتیجہ یہ ہے کہ اب ہم انتہائی منگنی بجلی حاصل کریں گے اور ہمارے بجلی گھر دنیا بھر میں سب سے زیادہ آلودگی پھیلانے والے بجلی گھر ہوں گے۔

ان ”سیاسی“ بجلی گھروں سے ۶۵ امریکی سینٹ فی یونٹ کی شرح سے بجلی خریدنے کی کمائی عرصہ ہوا ختم ہو چکی ہے اور اب یہ اندازہ لگایا گیا ہے کہ یہ بجلی ۸ سینٹ فی یونٹ سے کم نہیں ہوگی۔ دنیا بھر میں کہیں بھی نجی پاور پلانٹس کو اس شرح پر بجلی فروخت کرنے کی اجازت نہیں ہے۔

بھارت میں حکومت کی تبدیلی کے بعد ڈھابول پراجیکٹ کے بارے میں مذاکرات دوبارہ شروع کئے گئے اور قطعی فیصلہ ۵ امریکی سینٹ فی یونٹ کی شرح پر ہوا۔ ہم انہی لوگوں کو مزید ۶۰ فیصد زائد شرح دینے کو تیار ہیں۔ اقتصادی طور پر پہلے ہی بھاری بوجھ تلے دے ہوئے عوام کے لئے بجلی کی یہ بھاری قیمت یقیناً اونٹ کی پشت پر آخری تھکا ثابت ہوگی۔

”انرجی پالیسی“ کے تحت اس بھاری قیمت کی اجازت دینے کی اس وجہ سرمایہ کاری کی لاگت ہے۔ برہوٹا بجلی کی

استعداد پر ۱۹ امریکی ڈالر ماہانہ یا ۲۲۸ ڈالر سالانہ لاگت آ رہی ہے۔

کشتی (BARGE) پر نصب کئے ہوئے بجلی گھر اس کا متبادل ہو سکتے ہیں۔ ۸۰ میگاواٹ کا ایک بارج یونٹ بڑی آسانی کے ساتھ پورٹ قاسم پر لگایا جاسکتا ہے۔ نئے لنگر انداز کر کے سٹم سے منسلک کیا جاسکتا ہے اس پر زیادہ سے زیادہ ۵۰۰ ڈالر فی کلو واٹ لاگت آئے گی لیکن چونکہ ہم نے رشوت اور بد عنوانی میں ساری دنیا کو مات دے رکھی ہے لہذا ہمارے ہاں یہ پلانٹ ایک ہزار ڈالر فی کلو واٹ سے کم لاگت پر نہیں لگے گا۔ ایسے تمام منصوبوں کے بارے میں از سر نو بات چیت ہونی چاہئے تاکہ بجلی کی قیمت

فروخت پانچ امریکی سینٹ فی یونٹ سے زائد نہ ہو۔ ایسے متعدد عالمی شہرت یافتہ ادارے ہیں جو یہ کام کر سکتے ہیں بشرطیکہ انہیں دیانت داری اور فنی مہارت کے ماحول کی یقین دہانی کرائی جاسکے۔

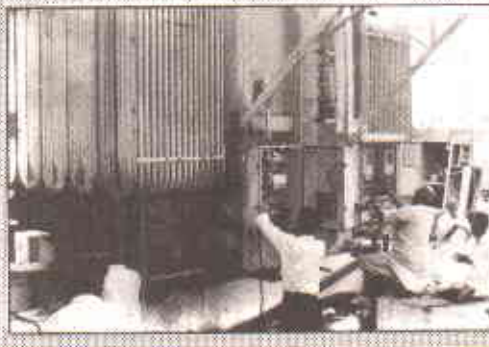
نیز یہ کہ ان بجلی گھروں سے سفر ڈرائی آکسائیڈ اور تیل ملے ہوئے پانی کے اخراج سے پیدا ہونے والے آلودگی کے سنگین خطرات کو قطعاً ”نظر انداز کیا جارہا ہے۔ گزشتہ تین چار برسوں کے دوران اخباری مضامین ’ایڈیٹرز کے نام خطوط اور مختلف سینیٹرز میں ان مسائل کی سنگینی کی نشان دہی کی جا چکی ہے، جس کا بنیادی سبب یہ ہے کہ پی ایس او کے بدترین

کوالٹی کے فرس آئل کی آمیزش کی جارہی ہے اور بیشتر بجلی گھروں میں غلط ٹیکنالوجی استعمال کی جارہی ہے۔

نہ تو ہمارے اپنے قومی ماحولیاتی کوالٹی معیارات (NEQS) کی پابندی کی جارہی ہے اور نہ ہی عالمی بینک کی تازہ ترین ہدایات کی۔ بعض بجلی گھروں میں تو اونچی چمچی بھی نہیں ہے اور وہ فضا اور پانی دونوں کو آلودہ کر رہے ہیں۔ منگنے اور آلودگی پھیلانے والے بجلی گھر ہمیں دو دھاری تلوار کی طرح نقصان پہنچا رہے ہیں۔

ہمیں ضرورت ہے باکفایت، موثر اور صاف ستھری بجلی پیدا کرنے کی، اس کے فوری حصول کا ایک طریقہ یہ بھی ہے کہ کم بی ٹی یو والی گیس استعمال کی جائے۔ ایک اور سب سے موثر اور کارآمد طریقہ یہ ہے کہ ان ہزاروں صنعتوں کو بروئے کار لایا جائے جو بھاپ یا گرم پانی کے لئے قدرتی گیس استعمال کرتی ہیں۔ ان کے ایک مشترکہ ہیٹ اینڈ پاور سٹم سے ہزاروں میگاواٹ بجلی پیدا کی جاسکتی ہے۔ سوئی گیس کی فراہمی کے موجودہ وسائل کو استعمال میں لاکر بڑی مقدار میں زرمبادلہ بچایا جاسکتا ہے جو ایندھن کی درآمد پر خرچ ہو رہا ہے اور اس طرح آلودگی کی سطح میں بھی خاطر خواہ کمی لائی جاسکتی ہے۔

بارج یونٹ بڑی آسانی کے ساتھ پورٹ قاسم پر لگایا
جاسکتا ہے جسے لنگر انداز کر کے سٹم کے ساتھ
منسلک کیا جاسکتا ہے





اختلاف سے اتفاق تک کا فاصلہ

خانہ جنگی میں گھرے ”لنکا“ میں امن کی باتیں

۱۹۹۵ء میں سواں برگ (جرمنی) میں یورپی انسانی حقوق کمیشن اور یورپی کونسل کے زیر اہتمام ”انسانی حقوق برادری اور جنوبی ایشیا کے تنازعات“ پر ایک سیمینار منعقد کیا گیا تھا۔ جس میں جنوبی ایشیا کے مختلف ممالک کے نمائندوں نے شرکت کی۔ اس سیمینار کے بعد ایشیائی وفد نے یہ فیصلہ کیا کہ ہم اپنے ممالک کے مسائل کے بارے میں یورپ جاکر تبادلہ خیال کرنے کے بجائے اپنے ہی خطے میں بیٹھ کر اس بارے میں بات چیت کیوں نہ کریں۔ اس پر جنوبی ایشیا فورم برائے انسانی حقوق (SAFHR) وجود میں آیا۔ اس فورم کا مرکزی دفتر کھٹمنڈو (نیپال) میں ہے۔

اس ادارے کے قیام کا بنیادی مقصد سرگرم عمل افراد، محققوں اور دانشوروں کے تبادلہ خیال سے جنوبی ایشیا کی صورت حال معلوم کرنا اور جنوبی ایشیا کے باشندوں کو تحفظ کی فراہمی کے مقصد سے انسانی حقوق کے ضمن میں مطالعہ و تحقیق کرنے والوں کے درمیان رابطہ قائم کرنا اور مختلف فعال گروہوں کی تشکیل کرنا

کر لے۔ جو دلیم کہہ رہے تھے کہ سری لنکا میں ”امن“ مقبول لفظ نہیں ہے۔ گزشتہ برس جب ان کی تنظیم نیشنل پیپس کونسل (این پی سی) کی جانب سے ایک کانفرنس کے لئے اجازت لینے کی کوشش کی گئی تو انتظامیہ نے انکار کر دیا تھا۔ اب کے اس کی اجازت تو مل گئی لیکن یہ مشورہ دیا گیا کہ امن کی بات کرنی ہے تو کولمبو سے باہر کسی الگ تھلک جگہ پر کرو۔

جاننا کے بے گھر افراد پلاسٹک کی

چادریں اٹھانے بھرتے ہیں پانیوں

میں مچھلیاں بوڑھی ہو گئی ہیں

ہندوستان کے جنوب میں واقع ’شوریہ سر-جھند سے گھرا ہوا جزیرہ سری لنکا۔ ایک چھوٹا سا ملک اور بڑے بڑے مسائل۔ پرانے تھنے اور دن بدن پیچیدہ ہونے والے الجھاؤ۔ تامل اور سنہالی۔ سری لنکا کے دو بڑے لسانی طبقے۔ ایک دوسرے سے لڑتے جھگڑتے ہوئے۔ ایک دوسرے پر برتری ظاہر کرنے کی دھن میں... تشدد آمیزی پر اتر آنے والے۔ اپنا حق جتانے کے لئے طاقت کا مظاہرہ۔

ایئر پورٹ سے ’کولمبو سے ۳۵ کلومیٹر پر واقع مضافاتی بستی ودھوا کی جانب جاتے ہوئے شری بوی سڑک پر سے گزرتے ہوئے گاڑی کے ڈرائیور نے بائیں جانب اشارہ کیا۔ یہی وہ جگہ ہے۔ جہاں پر تامل گوریلوں نے بم پھینکا تھا۔ اس وقت صبح کے چھ بجے تھے۔ سڑک خالی خالی تھی۔ لیکن یہ جگہ دن کے وقت بہت مصروف ہوتی ہے۔ شہری انتظامیہ نے اس جاہ کاری کے نشانات کو مٹنے نہیں دیا۔ بلکہ وہاں ہم کی شکل کی ایک یادگار تعمیر کر دی کہ اس کے قریب سے گزرنے والا ہر شخص اپنے ذہن میں اس المیہ کو تازہ



جائفا میں اپنے پیاروں کی موت پر فوج کتنا عورتیں

جائے کہ اختلاف سے اتفاق تک کا فاصلہ طے کرنے میں مدد مل سکے۔ ہندوستان میں آندھرا پردیش کے طبقاتی مسائل۔ پاکستان کے شانتی گھر میں تباہ ہونے والے گھر، بنگلہ دیش میں سیاسی اہلکار اور فوج کے ہاتھوں پریشان ہو کر برمایا ہندوستان کی سرحد پار کرنے والے مہاجرین۔ نیپال میں لسانی اور طبقاتی مسائل بہتر طور پر سمجھ میں آنے لگتے ہیں۔

سری لنکا میں تامل اور سنہالیوں کے مابین کشیدگی کا آغاز اس وقت ہوا تھا جب برطانوی سامراج سے آزادی کے بعد تامل کاشتکاروں کو شہریت سے محروم کر دیا گیا تھا۔ جب سنہالیوں کو واحد سرکاری زبان بنانے کا فیصلہ ہوا جب یہ حکم جاری کیا گیا کہ ہر گاڑی کی نمبر پلیٹ پر سنہالی کا لفظ ”سری“ (SRI) لکھا جائے۔

احساس محرومی اور طبقاتی امتیاز نے تامل نوجوانوں کو تشدد آمادہ کیا۔ جس کا حاصل کیا تھا۔!!

جائفا کے جزیرہ نما میں ہزاروں لوگوں بے گھر ہو گئے۔ لاتعداد لوگ مارے گئے۔ خاندانوں کا شیرازہ بکھر گیا۔ اپنے گھروں کی چھتوں کے نیچے سوئے والے اب پلاسٹک کی چادریں اٹھائے پھرتے ہیں۔ جہاں کہیں جگہ ہی انہیں تان کر اندر پناہ لے لی۔

تامل مرد خواتین جنگلی میں مشغول ہوئے تو عورت کو تمام تر ترس پناہ ذمہ داریاں اٹھانی پڑیں۔

شام کو کام سے لوٹنے والوں کے چروں پر ایک خوف اور حرکت میں جذبہ بازی ہوتی کہ وہ کسی طور اندھیرا ہونے سے قبل گھر پہنچ جائیں کہ گرفتار نہ لگنے والا ہے۔

جائفا کے پانیوں میں مچھلی بوڑھی ہو گئی کہ خانہ جنگی کی وجہ سے

ماہی گیری میں دشواری پیدا ہوئی۔ (بے شک یہ سنرا دور) * *

احساس محرومی اور طبقاتی امتیاز

نے تامل نوجوانوں کو تشدد پر آمادہ

کیا جس کے نتیجے میں جائفا کے

جزیرہ نما میں ہزاروں لوگ بے گھر

ہو گئے، لاتعداد لوگ مارے گئے

اور خاندانوں کا شیرازہ بکھر گیا

نہ بنگلہ دیش۔ اس لئے ضروری ہے کہ اس مسئلے کو انسانی حقوق کی سطح پر حل کیا جائے۔ یہ بھی تجویز کیا گیا کہ اس ضمن میں باقاعدہ مطالعہ و تحقیق کی جائے کہ بنگلہ دیش کے کیپیوں میں بسنے والے ڈھائی لاکھ لوگ کہاں رہنا چاہتے ہیں اور انہیں کون تسلیم کرے گا۔

اس موقع پر بنگلہ دیش کے وفد کے ایک رکن کا رد عمل زیادہ نہ شکوہ آرزو تھا۔ لیکن ایک عارضی سی بد مزگی کے بعد معاہدہ سنہالیہ۔ دراصل ایسے مواقع پر شدید قوم پرستی زیادہ اچھا تاثر قائم نہیں کرتی۔ نیز اس نوعیت کے ادارے اسی مقصد کے لئے قائم کیے جاتے ہیں کہ الجھاؤ کو غیر جذباتی انداز سے ختم کیا جائے۔ اپنی رائے اور نقطہ نظر میں کچھ پیدا کی جائے اور اتنی گنجائش چھوڑنی

ہے تاکہ وہ اپنے خطے کی حکومتوں پر تنازعات کے پراسن حل کی خاطر موثر اقدامات کرنے کے لئے دیاؤ ڈال سکیں۔

اس سلسلے کا پہلا اجلاس گزشتہ برس ستمبر میں ڈھاکہ میں منعقد ہوا تھا جس میں چٹاگانگ ہل ٹریکس میں چنگہ قبیلے کے مسائل زیر بحث لائے گئے۔ اب کے کولمبو میں منعقد ہونے والے تین روزہ مذاکرے میں سرفہرست سری لنکا کے مسائل تھے۔ اس کا اہتمام سفیر اور این پی سی کے باہمی تعاون سے کیا گیا تھا۔

پاکستانی وفد کے سربراہ جناب آئی اے رحمان نے ایک اجلاس کے صدارتی خطبے میں کہا کہ ہم جنوب ایشیائی ممالک میں رہنے والے ایک دوسرے کے مسائل کو زیادہ بہتر طور پر سمجھ سکتے ہیں اور باہمی تعاون سے ان کے ممکنہ حل کے لئے پیش قدمی کر سکتے ہیں۔ لیکن اس تین روزہ مذاکرے میں سب کچھ شہرہ شکر بھی نہ تھا۔ جب سری لنکا کے شمال مشرقی علاقے جائفا میں تامل تنظیم (LTTE) کی پرتشدد سرگرمیوں کا ذکر آیا، بنگلہ دیش میں محصور پاکستانیوں کی واپسی یا آباد کاری کی بات کی گئی یا مسئلہ کشمیر کا موضوع چھڑا تو ایک دوسرے کے پڑوسی ملکوں پر الزامات لگنے لگے۔ ہندوستان کو سری لنکا میں رہنے والے تامل لوگوں سے ہمدردی ہے۔ پاکستان کو کشمیریوں سے ہمدردی ہے۔ لیکن متعلقہ حکومتیں اور ممالک اسے دخل در معقولات قرار دیتے ہیں۔

پاکستان، ہندوستان، بنگلہ دیش، نیپال اور سری لنکا کے وفود کا ”امن منشور“ کی خاطر کولمبو میں جمع ہونا ان کی روشن خیالی اور امن پسندی کی دلیل ضرور تھا لیکن بعض مواقع پر صورت حال کشیدہ ہو جاتی۔ بسے کسی صورت خارج الامکان نہیں کیا جاسکتا تھا۔ مثلاً بنگلہ دیش کے مقرر عدیل الرحمن جو بیٹے کے اعتبار سے وکیل ہیں۔ جب چٹاگانگ کے ہماڑی علاقے کے مسائل پر اپنا مقالہ پڑھ چکے تو شرکاء کی جانب سے پاکستانی محصورین کی واپسی کا سوال اٹھایا گیا۔ اس پر بنگلہ دیش کے وفد کا قطعی جواب یہ تھا کہ ”اس سلسلے میں بات چیت ہو رہی ہے اور وہ غیر یقینی پاکستان چلے جائیں گے۔“

کاش یہ معاہدہ اتنا ہی آسان اور اس کا صلہ سیدھا سادا ہوتا۔

بنگلہ دیش میں محصور پاکستانیوں کا معاملہ اب کی بار اچھنڈے پر نہیں تھا۔ نہ ہی جب گزشتہ ستمبر میں ڈھاکہ میں سفیر کی میٹنگ ہوئی تو یہ بات زیر بحث لائی گئی۔ بہر حال جب کولمبو میں اجلاس کے دوران محصور پاکستانیوں کی واپسی میں درپیش مشکلات کی وضاحت کی گئی اور ”امن منشور“ کے اراکین کو یاد دلایا گیا کہ بنگلہ دیش میں بسنے والے کیپ بھی دراصل جنگ کی پیداوار ہیں۔ جنگ ختم ہو گئی۔ پاکستان اور بنگلہ دیش کے درمیان مصالحت اور مفاہمت پیدا ہو چکی لیکن ۲۵ سال گزر جانے کے باوجود محصور پاکستانیوں کا مسئلہ حل نہ ہو سکا۔ بنگلہ دیش حکومت انہیں اپنا شہری تسلیم کرنے کو تیار نہیں۔ پاکستان کی بہت سی مجبوریاں ہیں۔ لیکن وہ لوگ جو گزشتہ ڈھائی عشروں سے کیپیوں میں بسنے یعنی کی زندگی بسر کر رہے ہیں۔ وہ سب کیپیوں میں پیدا ہوئے ان کا وطن نہ پاکستان ہے اور

کے ٹی سی کے فلاحی پلاٹوں کو بچائیے

لذا یہ بات انتہائی افسوسناک اور ناقابل معافی ہے کہ کے ٹی سی کے فلاحی پلاٹوں کو کمرشل بنا کر فروخت کیا جا رہا ہے۔ حکومت کہتی ہے کہ اسے کارپوریشن کے قرضوں کی ادائیگی کے لئے رقم درکار ہے۔ ہماری تجویز یہ ہے کہ حکومت ان قرضوں کی ادائیگی کا کوئی دوسرا طریقہ ڈھونڈے جس سے کراچی کے شہری ان قیمتی فلاحی پلاٹوں سے محروم نہ ہوں۔

فلاحی پلاٹوں کو بڑے پیمانے پر تجارتی پلاٹوں میں تبدیل کرنے کے رجحان کو روکنے کے لئے سندھ کی مقننہ نے ۳ اکتوبر ۱۹۹۳ء کو کے ڈی اے آرڈر ۵۷ اے کلاز (۲) منظور کی جس میں کہا گیا ہے کہ ”کسی فلاحی پلاٹ کو کسی بھی دوسرے مقصد کے لئے نہ تو تبدیل کیا جائے گا اور نہ استعمال کیا جائے گا“۔

شہری برائے بہتر ماحول دوسرے فکر مند شہریوں کی طرح ان فلاحی پلاٹوں کو تجارتی پلاٹ بنا کر فروخت کرنے کے ناجائز اور غیر قانونی فیصلے کے خلاف اپنا اعتراض ریکارڈ کر لانا اور اس کے خلاف آواز اٹھانا چاہتی ہے۔

کراچی ٹرانسپورٹ کارپوریشن ختم کر دی گئی ہے۔ کراچی میں گیارہ بڑے فلاحی پلاٹ جو ڈپوؤں اور بس اسٹینڈ کے طور پر استعمال ہوتے تھے انہیں تجارتی پلاٹوں میں تبدیل کر کے فروخت کیا جا رہا ہے۔

شہریوں کو پوری طرح علم ہے کہ کراچی میں مناسب بس ٹرمینلز پارکنگ یا رڈز اور مرمت کی درکشائیں کا فقدان ہے۔ شہریوں کے درمیان اور اندرون شہر چلنے والی بسیں اور کوچز چلتی سڑک پر مسافروں کو بٹھانے اور اتارنے کے لئے عین بیچوں بیچ روک دی جاتی ہیں۔ سڑکوں پر ہی بسوں کی مرمت اور دیگر کام کئے جاتے ہیں جس سے ٹریفک میں غلغلہ پڑتا ہے، رش بڑھ جاتا ہے۔ پیدل چلنے والوں کی زندگیوں کو خطرہ بڑھ جاتا ہے اور رہائشی، تجارتی اور کاروباری اور تفریحی علاقوں کا سکون اور عافیت غارت ہو جاتی ہے۔ بس مالکان ایسا کرنے پر مجبور ہیں کیونکہ شہر میں بس ٹرمینل یا ورکشاپس نام کی سہولتوں کا کوئی وجود نہیں ہے حالانکہ انہیں پولیس اور ضلعی انتظامیہ کے حکام کو بھستہ کی بھاری رقوم بھی ادا کرنا پڑتی ہے۔

قبضہ گروپ کی سرگرمیاں

قبضہ گروپ سے مقامی انتظامیہ کے ساتھ گفت و گو کر کے
نہ صرف زمینوں پر ناجائز طور پر قبضہ کر لیا بلکہ ان
زمینوں کو جس کے لیے بھی جاری کر دی گئی

کشمیر کراچی کو ہدایت کی کہ وہ اس سلسلے میں سخت اقدامات کریں۔ علاقے کے باشندے اخبارات کے ذریعے اور ضلعی اور حکومتی افسران سے ملاقاتوں کے ذریعے ان قبضہ گروپوں سے نجات حاصل کرنے کی کوشش کر رہے ہیں۔ این جی او الائنس نے بھی سابق وزیر اعلیٰ کو یاد دہانی کے مقصد خطوط بھیجے لیکن اب تک کوئی شنوائی نہیں ہوئی۔ ڈسٹرکٹ اینڈ سیشن جج (سینٹرل) نے کہا کہ ان کے دفتر سے غیر محدود ”سندس“ سیاسی بلیک میلنگ کے ذریعے اور ریکارڈ کا جائزہ لئے بغیر قوانین کی خلاف ورزی کرتے ہوئے جاری کی گئی ہیں، مقامی سی بی او کے مطابق زمین کوڑیوں کے مول فروخت کی گئی ہے۔ ریکارڈ کے مطابق صرف ۷۰ گھرانے ایسے ہیں جو اس علاقے میں رہتے ہیں۔ یہ تفصیلات مقامی سی بی او نے کیا کی ہیں۔

ڈار حسین بلوچ،
چیئرمین این جی او الائنس

ایک اراضی تفریحی اور فلاحی مقاصد کے لئے مختص کی گئی تھی۔ تاہم زمینوں پر ناجائز قبضہ کرنے والے گروپوں کی جانب سے بہت زیادہ دباؤ ڈالا جا رہا ہے۔ ان قبضہ گروپوں نے مینڈ طور پر مقامی انتظامیہ کے ساتھ گٹھ جوڑ کر کے ان زمینوں پر ناجائز قبضہ کر لیا اور ان ناجائز قابضین کو چپکے چپکے لیز بھی جاری کر دی گئی ہے۔ سابق وزیر اعلیٰ سندھ نے علاقے کے باشندوں کے ساتھ ایک مینڈ کے بعد

زمین حکومت سندھ کے حوالے کر دی تھی جس نے یہ زمین وزیر اعلیٰ کی گوتھہ اسکیم اور پھر محکمہ کچی آبادی کے ایم سی کے سپرد کر دی تھی۔ اس علاقے میں تاریخی طور پر وہی مزدور اور دیہاتی لوگ آباد ہیں جو گزشتہ تین سو برسوں سے یہاں رہتے چلے آ رہے۔ جب یہ علاقہ کے ایم سی کی تحویل میں آیا تو ان لوگوں کو لیز دینے کا مرحلہ شروع ہونے والا تھا جو اس علاقے میں برسوں سے آباد تھے۔ تقریباً چالیس

گرگیس ویلج ماری پور روڈ پر شیرویلج، لکری ویلج اور مسور میں کے قریب واقع ہے۔ یہ بستی تقریباً پانچ سو مکانات اور چار ہزار افراد کی آبادی پر مشتمل ہے اور تقریباً سو ایکڑ رقبے پر پھیلی ہوئی ہے اس گاؤں کا نام ایک انگریز ماری پور گرگیس کے نام پر رکھا گیا ہے جس نے یہاں نمک سازی کا کارخانہ قائم کیا تھا۔ مقامی باشندے اسی کارخانے میں کام کر کے اپنی روزی کما تے تھے۔ وفاقی حکومت نے یہ



کراچی کا ٹرانسپورٹ نظام.. مسائل اور حکمت عملی



ڈاکٹر زہیر احمد کراچی کے ٹرانسپورٹ نظام میں پائے جانے والے نقائص کی نشاندہی کرتے ہوئے ان کے خاتمہ کے لئے تجاویز پیش کرتے ہیں اس سلسلے میں وہ ایک ایسی حکمت عملی وضع کرنے کے حق میں ہیں جس میں معاشرے کے ہر طبقے کی رائے کا احترام کیا گیا ہو۔

ہے۔ شہر میں سڑکوں کی ڈیزائننگ کے موجودہ طریق کار کی ایک نمایاں خصوصیت یہ ہے کہ یہ ڈیزائننگ کسی مخصوص تحریک پر یا مختصر میعاد کی بنیاد پر کی جاتی ہے۔ جس کا نتیجہ یہ ہے کہ ان سڑکوں کے موڑ یا چوگ کے مقامات پر ٹریفک کا انڈروہام بہت طویل عرصے تک رہتا ہے۔

تعمیراتی نقائص

نہاری سڑکوں کی تعمیر کا معیار کم نہیں زیادہ پست ہے۔ بد عنوانیوں، فنی معلومات کی کمی، غلط تعمیراتی ٹیکنک اور کسی کو اپنی تکنیکوں پر گرام کی عدم موجودگی کی وجہ سے سڑکیں اپنی مقررہ معیار سے بہت سلسلے ہی ہو اب دے جاتی ہیں۔

سڑکوں کا معائنہ

سڑکوں کے معائنہ کے نتائج سے نہ صرف سڑکوں کی بحالی اور مرمت کی موثر حکمت عملی تیار کرنے میں مدد ملتی ہے بلکہ یہ سڑکوں کی منصوبہ بندی اور ڈیزائننگ میں بھی مددگار ثابت ہوتے ہیں۔ قابل اعتماد اعداد و شمار کی عدم موجودگی میں شہری خدمات کے کم سے کم معیار کو برقرار رکھنا بھی مشکل ہو جاتا ہے۔

مرمت اور بہتری کے پروگرام

شہر میں مرمت کی سرگرمیاں محض عارضی اور عبوری بنیادوں پر کی جاتی ہیں۔

دہاؤ کی بنیاد پر کی گئی 'شہری پیشتر سڑکوں کی ڈیزائننگ ۱۹ویں صدی کے طریقوں سے کسی مناسب تجربے کے بغیر کی جا رہی ہے جس کا نتیجہ یہ ہے کہ سڑکوں کی حالت تیزی سے خراب ہو جاتی ہے اور آئے دن ان کی مرمت کرنے کی ضرورت پڑتی رہتی

ڈیزائننگ گزشتہ برسوں کے ٹریفک کے حجم اور دہاؤ کی بنیاد پر کی گئی ہے اور وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ ان کی حالت دگرگون ہوتی جا رہی ہے۔ پتہ بڑی شاہراہوں کو چھوڑ کر مثلاً شہید ملت روڈ جس کی دوبارہ ڈیزائننگ موجودہ حجم اور

اگر ٹرانسپورٹ کی منصوبہ بندی کی بڑی بڑی کوششوں کا قریبی جائزہ لیا جائے تو یہ ظاہر ہو گا کہ ان میں سے بیشتر کوششیں ایک دوسرے سے بالکل الگ تھلک طور پر کی گئی ہیں اور ان میں ایک مربوط نظام کے حصے کے طور پر عملی جامہ نہیں پہنایا گیا۔ کلیننگ ٹھالی اور دہلیز، ملی روڈ کاٹیں اور نیا ٹھالی اور اس کی نمایاں مثالیں ہیں۔

نہاری منصوبہ بندی میں ایک بڑی غامی یہ ہے کہ منصوبوں کا جائزہ صرف اور صرف اقتصادی نقطہ نظر سے لیا جاتا ہے۔ منصوبے کی تکمیل سے پہلے اور اس کے بعد کا تجزیہ صرف براہ راست اگت اور فوائد کی بنیاد پر کیا جاتا ہے جو صرف انجینئرنگ معیشت کے اصولوں پر مبنی ہوتا ہے۔ اس میں عوامی ضروریات اور ماحول کے نقائص کا خیال نہیں رکھا جاتا ہے۔ اگر عوام کی شرکت اور پبلک سماعتوں کے ذریعے ان معاملات کی وضاحت ہو جائے تو ان منصوبوں کی تکمیل میں اتنا وقت نہ لگے۔ اس طرح ایک قابل عمل 'پنڈیہ اور منصفانہ لائحہ عمل کے بارے میں مقامی لوگوں میں ایک موثر اتفاق رائے پیدا کیا جاسکتا ہے۔

ڈیزائن کی خرابیاں

کراچی کی پیشتر موجودہ سڑکوں کی

سڑکوں پر انڈروہام کو کیسے کم کیا جائے

کراچی کی سڑکوں پر ٹریفک کا انڈروہام سب سے بڑی مسئلہ بن گیا ہے۔ اس میں اس انڈروہام کو کم کرنے کے لئے بعض اقدامات تجویز کیے گئے ہیں۔

۱۔ ٹریفک اور ٹول پالیسی کو کھولا جائے تاکہ ہماری گاڑیوں کی شہری علاقوں میں سے گزرنے کی حوصلہ شکنی ہو۔

۲۔ کھانوں، ٹیڈا علاقوں میں طویل مدت کے لئے پارکنگ کی حوصلہ شکنی کی جائے اور تجارتی بنیادوں پر پارکنگ کی تعمیر کے جائیں۔

۳۔ سڑکوں کی معمول کے مطابق مرمت اور دیگر بحالی کا کام رات کے اوقات میں انجام دیا جائے۔

۴۔ مصروف تجارتی مراکز مثلاً ایئر بیس مارکیٹ وغیرہ کے ارد گرد صرف پیدل چلنے والوں کے لئے ملائے مخصوص کر دیے جائیں۔

۵۔ مصروف شاہراہوں اور پتھروں پر ٹریفک کنٹرول کی خدمات کے معیار کو بہتر بنانے کے لئے ایک باقاعدہ کنٹرول سسٹم قائم کیا جائے۔

۶۔ وقت بچانے کے لئے ٹرکوں اور پبلک آپ کے ذریعے ایڈورس کا انتظام کیا جائے۔

۷۔ مسابقتی راستوں کی وساطت سے سڑکوں کی توسیع کے ذریعے موجودہ سڑکوں کی استعداد میں اضافہ کیا جائے۔

۸۔ عوام کی ذمہ داری پر نقل و حرکت کے لئے بے حد وسیع و متنوع سروسزیشن سہری کے جائیں اور نئی گاڑیوں کے بے حد استعمال کی حوصلہ شکنی کی جائے۔

۹۔ گاڑیوں کی روڈ ٹیسٹس کی باقاعدہ پیمانہ کی جائے اور ٹھالی ٹوڈی کی روک تھام کی جائے۔



ٹریفک انتظام کا منصوبہ

حکومت سندھ ٹریفک کے انتظام کا ایک منصوبہ شروع کر رہی ہے۔ اس منصوبے کا آغاز قائد اعظم انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے کیا جا رہا ہے۔ جہاں ٹریفک کے موجودہ نظام سے مسافروں کو شدید مسائل کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ یہ سندھ پولیس اور سول انتظامیہ کا مشترکہ منصوبہ ہوگا۔

اس منصوبے کا مقصد ایئرپورٹ ٹرمینل کے پارکنگ اور انتظار کی جگہوں اور مسافروں کو بٹھانے اور اتارنے کے لئے مخصوص علاقوں میں ٹریفک کے انتظام کو اس طرح بہتر بنانا ہے کہ ٹریفک کی روانی بھی برقرار رہے اور مسافروں کو بھی سولت ہو۔ ایئرپورٹ پر آنے والے مسافروں کو ٹیکسی ڈرائیوروں، پورٹرز اور کرنسی تبدیل کرنے والوں کی چیخا جھپی، دھکم پیل سے دوچار ہونا پڑتا ہے۔ اس کے علاوہ ایئرپورٹ پر ٹیکسیوں، قطاروں میں نہیں کھڑی ہوتیں دوسری گاڑیاں کاروں کا راستہ روک لیتی ہیں، جبکہ سامان ادا کرنے والی ٹریلریاں کارپارکنگ میں داخلے کا راستہ روک لیتی ہیں۔

نئے انتظام کے تحت پہلی منزل پر ٹرمینل بلڈنگ (آمد کے علاقے) کے قریب ترین راہداری کو سواری اٹھانے کے لئے مخصوص کیا جائے گا اور مسافروں کی کاروں کو ایک دو منٹ کے لئے رکنے کی اجازت دی جائے گی تاکہ مسافروں کو بٹھایا جاسکے اور سامان رکھا جاسکے۔ ٹیکسیوں کے لئے علیحدہ پارکنگ کا علاقہ ہوگا اور انہیں قطار توڑنے کی اجازت نہیں ہوگی۔

ٹریفک انتظام منصوبہ ایک ایسا تجربہ ہے جو پولیس اور شہریوں کے تعاون سے کیا جا رہا ہے۔ اس منصوبے میں اعلیٰ پولیس افسران (ڈی آئی جی کراچی، اے ڈی آئی جی ٹریفک، ایس ایس بی ساؤتھ، ایس ایس پی ایسٹ، ایس ایس بی لمبر) کے علاوہ انتظامیہ کے بعض اعلیٰ افسران اور بعض شہری ذاتی حیثیت میں شرکت کر رہے ہیں جن میں مسیح مصطفیٰ، جمیل حسین اور فرخ شیخ شامل ہیں۔

اس منصوبے کا مقصد ایئرپورٹ کے علاقے میں ٹریفک کو نظم و ضبط کا پابند بنانا ہے تاکہ بعد میں اسی ماڈل کو پورے شہر میں نافذ کیا جاسکے۔ اس منصوبے کو اس طرح ترتیب دیا گیا ہے کہ ٹریفک پولیس کی تربیت کی جاسکے اور اس کی کارکردگی کو بہتر بنایا جاسکے۔

ایئرپورٹ پراجیکٹ کے لئے ٹریفک کے شعبے کے پچاس کانٹریبلوں، آٹھ ہیڈ کانٹریبلوں اور پانچ ٹریفک سارجنٹس کے علاوہ عام پولیس کے ۳۵ کانٹریبلوں اور چھ ہیڈ کانٹریبلوں کی خدمات حاصل کی گئی ہیں۔



نظم و ضبط پیدا کرنے کے لئے انہیں تعلیم (ڈاکٹر زبیر احمد ابن ای ڈی ایچرنگ دی جائے۔

یونیورسٹی میں پروفیسر ہیں) * *

والوں کی بد نظمی کے روئے ہیں۔

اصلاحی اقدامات

اداراتی اقدامات

سب سے اہم قدم یہ ہے کہ نقل و حمل، سڑکوں کے تحفظ اور سڑکوں کے ماحول سے متعلق تمام اداروں کو یکجا کر دیا جائے۔ یہ مقصد ایک ”ٹرانسپورٹیشن کی انتظامی ٹیم“ کی تشکیل کے ذریعے حاصل کیا جاسکتا ہے۔ یہ ٹیم کراچی میٹروپولیٹن کارپوریشن کے زیر انتظام قائم کی جاسکتی ہے۔ اس میں ایسے ان تمام افراد کو یکجا کیا جاسکتا ہے جو مختلف ٹرانسپورٹ کے اداروں اور امدادی اداروں، ماہرین، سرکاری افسران اور شہریوں کے گروپ کی نمائندگی کرتے ہوں جو اس منصوبے میں دلچسپی رکھتے ہوں۔

سڑکیں نہ صرف تعمیر کی جائیں بلکہ ان کی مناسب دیکھ بھال اور مرمت بھی کی جائے۔ یہ کام شہری ادارہ ایک ”سڑکوں کا انتظامی نظام“ بنا کر انجام دے سکتا ہے۔ سڑکوں کے نظام میں فٹ پاتھ، پیل اور سڑکوں کے کنارے دوسری سولتوں کے علاوہ ٹریفک کنٹرول کے آلات بھی شامل ہوتے ہیں۔ سڑکوں کے انتظامی نظام کی کامیابی کا دارومدار مندرجہ ذیل عوامل پر ہوگا۔

☆ سماجی اور اقتصادی خصوصیات کا وقتاً فوقتاً جائزہ

☆ مقررہ وقفوں سے بڑی بڑی سڑکوں پر ٹریفک شماری

☆ سالانہ بنیاد پر سڑکوں کی فہرستوں کی تجدید نو کرنا

☆ سڑکوں کی حالت پر باقاعدگی سے نظر رکھنا اور حقائق کی تجدید کرنا

☆ ”مرمت اور دیکھ بھال پہلے“ کی پالیسی اختیار کرنا

☆ شہریوں کی سرگرم اور مثبت شراکت کے بغیر عملدرآمد کے کوئی اقدامات کامیاب نہیں ہو سکتے۔ لہذا یہ ضروری ہے کہ سڑک استعمال کرنے والوں میں

کسی بھی مرمت کے کام کا مقصد یہ ہوتا ہے کہ سب سے پہلے خرابی کے سبب کو دور کیا جائے اور پھر علامات کا علاج کیا جائے لیکن ہماری سڑکوں پر مرمت کا کام صرف یہ ہوتا ہے کہ غیر مناسب طور پر چھپکنگ کردی جائے اور خراب سڑکوں پر ایک اور تہ بچھا دی جائے۔ اس عمل سے ٹھیکیداروں کو فائدہ پہنچتا ہے لیکن سڑک استعمال کرنے والے خسارے میں رہتے ہیں۔

حقائق کا شمار

سڑکوں کے نظام کی دیکھ بھال کے سلسلے میں ایک جامع اور منظم مرکز کا قیام بہت ضروری ہے۔ اس سے اطلاعات کی مسلسل منتقلی اور تبادلے کے ذریعے مختلف سرگرمیوں کو مربوط کرنے میں بہت مدد ملتی ہے۔ بد قسمتی سے شہری ایجنسیوں کے بیشتر حکاموں کے پاس صرف چند ایک کو چھوڑ کر، ٹرانسپورٹ سے متعلق سرگرمیوں کے بارے میں حقائق کا ریکارڈ نہیں ہے۔

ٹریفک سے متعلق مسائل

ٹریفک انجینئرنگ یورورکراچی نے ٹریفک کے اڈہام کو کم کرنے اور سڑکوں کو محفوظ بنانے کے سلسلے میں متعدد اقدامات کئے ہیں لیکن اسے محدود کامیابی حاصل ہوئی ہے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ زمین کے استعمال اور ٹریفک کی سطح میں ایک براہ راست اور بنیادی تعلق ہوتا ہے۔ اگر مناسب اور معقول ٹرانسپورٹیشن کی استعداد پیدا کئے بغیر اراضی کے استعمال کے منصوبوں کی منظوری دے دی جائے تو اس کا نتیجہ ٹریفک کے اڈہام، غیر محفوظ اور ماحول کو نقصان پہنچانے والے ٹریفک کی صورت میں ظاہر ہوگا۔

ٹریفک کی بہتری کے اقدامات کا ایک اہم جزو انسانی رویہ بھی ہے۔ ہماری یہ قوی عادت بن چکی ہے کہ ہم تمام قواعد و ضوابط کو تحقیر کی نگاہ سے دیکھتے ہیں اور ٹریفک کے قوانین و ضوابط بھی اس سے مستثنیٰ نہیں ہیں۔ ہماری سڑکوں پر حادثات کی بڑی وجوہات ڈرائیوروں اور پیدل چلنے



اندرون ملک جہاز رانی

کے سماجی اقتصادی اور

ماحولیاتی فوائد

نے قائم کئے گئے ریلوے کے نظام کو تحفظ اور ترقی دینا چاہتی تھی۔ نجی جہازوں نے اپنا وجود برقرار رکھنے کی کوشش کی، لیکن سکھ بیراج کی تعمیر کے بعد انہیں بھی اپنا کاروبار بند کرنے پر مجبور ہونا پڑا۔

اس وقت سے اب تک اس نظام کو دوبارہ بحال کرنے کے سلسلے میں متعدد کوششیں کی گئیں۔ سرکاری 'نیر سرکاری' حتیٰ کہ بعض غیر ملکی تنظیموں کی جانب سے بھی اس ضمن میں متعدد مطالعاتی جائزے لئے گئے۔ لیکن کسی قابل عمل حل کی نشاندہی نہیں کی گئی۔ بعض لوگوں کو اندیشہ ہے کہ دریا میں پانی کی گرائی اتنی نہیں ہے کہ جہاز رانی ہو سکے یا یہ کہ سکھ سے نیچے دریا میں اتنا ہماؤ نہیں ہے کہ جہاز رانی ممکن ہو۔ جبکہ بعض لوگوں کو خدشہ ہے کہ آبی ٹرانسپورٹ کا نظام شروع کرنے سے دریاؤں میں آلودگی اور بڑھ جائے گی۔

تاہم ایک حالیہ جائزہ رپورٹ میں بتایا گیا ہے کہ یہ سب خدشات بے بنیاد ہیں اور ایک منظم اندرون ملک آبی

شاہراہ کی شکل اختیار کرلی۔ بعد میں آنے والے مسلم حکمرانوں کے دور میں بھی دریائے سندھ کے ذریعے تجارتی سرگرمیاں چھلتی پھولتی رہیں۔

برطانیہ نے بھی ایک موثر ذریعہ نقل و حمل کے طور پر دریائے سندھ کی اہمیت اور امکانات کو محسوس کر لیا تھا۔ برصغیر کا نظم و ضبط سنبھالنے کے بعد انگریزوں نے جہازوں کا ایک بیڑہ بنایا جو "انڈس فلو نیلا" کہلاتا تھا۔ یہ بیڑہ دس جہازوں اور ۲۳ باربردار کشتیوں پر مشتمل تھا۔ تاہم بڑے افسوس کی بات ہے کہ اندرون ملک جہاز رانی کا یہ انتہائی مفید نظام ۱۸۷۱ء میں اچانک ختم کر دیا گیا کیونکہ برطانوی حکومت

کے آثار سے (۲۵۰۰ قبل مسیح) اس بات کی شہادت ملتی ہے کہ دریائے سندھ کو جہاز رانی کے لئے اس وقت بھی استعمال کیا جاتا تھا۔ اس کے کافی عرصے بعد ۳۲۰ قبل مسیح میں جب سکندر اعظم نے برصغیر پر حملہ کیا تو اس نے اپنی فوجوں کی نقل و حرکت کے لئے اندرون ملک آبی گزرگاہوں کو استعمال کیا، اس کا بحری بیڑہ تقریباً "دوسو چھوٹی بڑی کشتیوں اور جہازوں پر مشتمل تھا۔"

۱۷۱۳ء میں محسن قاسم کے ہاتھوں سندھ کی فتح کے بعد تو جہاز رانی کے نظام میں ایک انقلاب آیا اور دریائے سندھ نے ایک معروف اور خوشحال تجارتی

اندرون ملک جہاز رانی سے مراد یہ ہے کہ اندرون ملک آبی گزرگاہوں کو تجارت اور دوسری متعلقہ سرگرمیوں کے لئے استعمال کیا جائے۔ بہت سے ممالک نے جنہوں نے وائٹ منڈی سے کام لیا اپنے اندرون ملک دریاؤں اور نہری نظام کو ترقی دے کر اسے اشیاء کی نقل و حمل کے لئے استعمال کر رہے ہیں اور اس سے بے شمار سماجی اقتصادی اور ماحولیاتی فوائد حاصل کر رہے ہیں۔

امریکہ اور یورپ کے متعدد ممالک خصوصاً "فرانس نے ایک طویل عرصے سے اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ کا ایک موثر نظام قائم کر رکھا ہے۔ تاہم پاکستان جہاں دنیا کا سب سے بڑا دریا پانی اور نہری نظام ہے اب تک اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ نظام قائم کرنے میں ناکام رہا ہے جو کہ ٹرانسپورٹ کا غالباً "سب سے ستارا اور سب سے محفوظ نظام ہے۔"

حیرت انگیز بات یہ ہے کہ اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ کے نظام کا تصور دنیا کے اس خطے میں نیا نہیں ہے۔ موٹہ بڑو

پاکستان میں دنیا کا سب سے بڑا دریا پانی اور نہری نظام ہے
مگر اب تک اندرون ملک آبی ٹرانسپورٹ نظام قائم
نہیں کیا گیا جو کہ سب سے ستارا اور محفوظ نظام ہے

زراںپورٹ کا نظام نہ صرف قابل عمل ہے بلکہ اسے کسی بڑی رکاوٹ یا دشواری کے بغیر آسانی سے عملی جامہ پہنایا جاسکتا ہے۔ یہ مطالعہ نوبل انعام یافتہ سائنس دان ڈاکٹر عبدالسلام مرحوم کی تجویز پر این ای ڈی یونیورسٹی کے سول ڈپارٹمنٹ نے شروع کیا تھا۔ سول ڈپارٹمنٹ کے پروفیسر سعید احمد خان کی نگرانی میں سینئر طلبہ کی ایک ٹیم نے مطالعاتی جائزے کا کام کیا تھا جس نے اس سلسلے میں خاصی کامیابی حاصل کی۔

رپورٹ میں سکھر سے کوٹری بیراج تک اور پھر کوٹری سے پورٹ قاسم تک جہازرانی کے ایک نئے روٹ کی نشاندہی کی گئی ہے۔ اس رپورٹ نے ان سابقہ اندیشوں کو بے بنیاد ثابت کر دیا ہے کہ موسم سرما میں دریائے سندھ میں پانی کا بہاؤ اتنا کافی نہیں ہے کہ اس میں جہازرانی ہو سکے۔ حال ہی میں حج کے جانے والے اعداد و شمار سے یہ ثابت ہوا ہے کہ سال کے آٹھ مہینوں کے دوران دریا میں پانی کا بہاؤ ۱۵۰۰ کیوسکس رہتا ہے جو کہ بارہا بار بردار کشتیوں کے ذریعے جہازرانی شروع کرنے کے لئے کافی ہے (بارہا چھپے پینے والی ایسی بڑی کشتیاں ہوتی ہیں جو دریاؤں اور نہروں میں خاص طور پر سامان کی بار برداری کے لئے استعمال کی جاتی ہیں) بشرطیکہ ان کی گہرائی نو فٹ ہو، اگر چھ فٹ یا اس سے کم گہرائی کی بارہا استعمال کی جائیں تو سال کے دس یا گیارہ مہینے بھی جہازرانی ہو سکتی ہے۔

امریکہ میں جہاں تقریباً ۷۵۰۰ ہزار ٹریلر قابل جہازرانی آبی گزرگاہیں ہیں، ۶۰ فیصد آبی گزرگاہوں میں کم سے کم گہرائی نو فٹ برقرار رکھی جاتی ہے۔ چنانچہ یہ محسوس کیا گیا کہ اگر دریائے سندھ میں نو فٹ کی گہرائی سے جہازرانی شروع کی جائے تو اس میں کوئی پس و پیش نہیں ہونی چاہئے۔ چونکہ پورے دس مہینے جہازرانی کے

لئے دستیاب ہیں لہذا بندش کے بقیہ دو مہینوں کے دوران بارہا اور آبی گزرگاہوں کی حرمت اور دیکھ بھال کی جاسکتی ہے۔ سکھر کو کوٹری سے ملانے والا راستہ سب سے زیادہ قابل عمل ہے کیونکہ اس میں کسی نئی رابطہ نہری بڑے پیمانے پر کھدائی کرنے کی ضرورت نہیں ہے، صرف چھوٹا موٹا بجائی کا کام کرنا پڑے گا۔

بڑی مقدار میں اشیاء کی نقل و حمل کے لئے آبی گزرگاہوں کے استعمال سے ہماری معیشت کو بہت فروغ حاصل ہوگا۔ زرعی اشیاء کی کھیت سے مارکیٹ تک سستی اور آسان نقل و حمل سے لاگت کم ہو جائے گی اور کاشت کاروں کو زیادہ فائدہ ہوگا، کھاد اور بیج موثر اور باکفایت

ترقی کر سکتے ہیں۔ بے روزگاری کی شرح بھی کم ہو جائے گی کیونکہ آپریشن اور معیشت تینس، کشتی سازی، سامان اتارنے، چڑھانے اور متعلقہ کاموں کے لئے براہ راست روزگار کے مواقع پیدا ہوں گے اور مقامی معیشت کے بھٹنے پھولنے کے نتیجے میں بہت سے بالواسطہ روزگار کے ذرائع بھی پیدا ہوں گے۔

روڈ ٹریفک میں اضافے اور اس کے نتیجے میں ہونے والے حادثات کی وجہ سے نہ صرف جانی بلکہ مالی نقصان کا خطرہ ہوتا ہے۔ اندرون ملک آبی زراںپورٹ نظام کی وجہ سے سڑکوں پر ٹریفک کا اثر بہت کم ہو جائے گا کیونکہ بھاری مقدار میں سامان کی نقل و حمل اسی کے ذریعے ہوگی اس طرح سڑکیں اور زیادہ محفوظ ہو جائیں گی۔



چونکہ یہ تجویز کیا گیا ہے کہ اندرون ملک آبی گزرگاہوں کو پورٹ قاسم سے ملا دیا جائے اس لئے پورٹ قاسم پر سرگرمیاں بڑھ جائیں گی اور کراچی کی بندرگاہ پر جو آمد

سے زیادہ بوجھ ہے وہ بھی کم ہو جائے گا۔ آبی زراںپورٹ کا نظام چونکہ ایسے سامان کی بار برداری کے لئے بہت زیادہ موزوں ہے جس کا حجم زیادہ اور وزن کم ہو، لہذا ایسے بیشتر سامان کی نقل و حمل آبی زراںپورٹ کے ذریعے ہو سکتی ہے۔ جبکہ بھاری سامان بدستور ریلوے اور سڑکوں کے ذریعے منتقل کیا جاسکتا ہے۔

شہروں کی بڑھتی ہوئی آبادی کی منتقلی کا مسئلہ بھی جزوی طور پر حل کیا جاسکتا ہے کیونکہ اس آبی زراںپورٹ کے نظام نے اجراء سے دیہی علاقوں سے آبادی کی

طور پر کسانوں کی دلہیز تک پہنچائی جاسکے گی۔ مجموعی پیداواری لاگت اور خام اور تیار شدہ مصنوعات کی زراںپورٹ کی لاگت میں کمی کے باعث اور سستی لیبر کی دستیابی کی وجہ سے دیہی علاقوں میں صنعتوں کی ترقی کو فروغ ملے گا۔

سکھر، لاڈکانہ، سون، کوٹری، کلری، جھیل اور پھنی کریک وغیرہ میں چھوٹی چھوٹی دریاؤں بندرگاہیں قائم کی جاسکتی ہیں جہاز سامان اتارنے، چڑھانے، ذخیرہ کرنے، ایندھن فراہم کرنے، حرمت اور دیکھ بھال اور زیادہ عرصے تک کشتیوں کے قیام کی سہولتیں فراہم کی جاسکتی ہیں۔ ان بندرگاہ کی سرگرمیوں کی بدولت آبی گزرگاہ کے ساتھ ساتھ ہمسامانہ علاقے بہت مختصر مدت کے دوران بڑی تیزی سے

بڑے شہروں میں منتقلی میں کمی آجائے گی۔ جدید ترقیات کے علوم میں کسی علاقے میں ماحول کے تازک توازن کو برقرار رکھنا ایک اہم عنصر قرار دیا جاتا ہے اندرون ملک ایک موثر جہازرانی کے نظام کو برقرار رکھنے کے لئے یہ ضروری ہے کہ آبی گزرگاہوں میں پانی کی ایک کم سے کم گہرائی سارا سال برقرار رکھی جائے۔ اس کا ایک مثبت اثر علاقے کی ماحول پر بھی ہوگا۔ قیسی آبی حیات کی مختلف انواع مثلاً پلہ جھلی اور بین الاقوامی طور پر مشہور سندھ کی نائینا ڈولفن جن کی تعداد تیزی سے کم ہوتی جا رہی ہے زیادہ آبی علاقہ اور گہرائی اور نقل و حرکت کی بہتر سہولتیں ملنے کی وجہ سے اور زیادہ تیزی سے پھیلیں پھولیں گی اور ان کی تعداد میں اضافہ ہوگا۔

جنگلات کسی ملک کی معیشت میں ایک اہم کردار ادا کرتے ہیں۔ پاکستان میں جنگلات کا رقبہ مطلوبہ معیار سے بہت کم ہے۔ دریا میں پانی کی گہرائی بڑھنے سے مزید دریائی جنگلات بڑھیں گے اور آبی حیات میں اضافہ ہوگا۔

آبی زراںپورٹ لاگت کے اعتبار سے نقل و حمل کا سب سے سستا ذریعہ ہے کیونکہ دریائی جہاز ریلوے اور روڈ زراںپورٹ کے مقابلے میں بہت کم توانائی استعمال کرتے ہیں اور ماحول کو نقصان نہیں پہنچاتے۔

اتنے زبردست فوائد کے پیش نظر کوئی وجہ نہیں ہے کہ پاکستان میں ایک مناسب طور پر ڈیزائن کردہ آبی زراںپورٹ کے نظام کو عملی جامہ پہنایا جاسکے۔ ہمیں اپنی اقتصادی ترقی کی رفتار تیز کرنے کے لئے جرات مندانہ اقدامات کی ضرورت ہے۔ اندرون ملک آبی زراںپورٹ کا نظام ایک ایسا ہی قدم ہے جو ہمارے مطلوبہ مقاصد کے حصول میں بہت مددگار ثابت ہوگا۔

(رحمان انور، شہری کی انتظامیہ کمیٹی کے رکن اور شہری کے انکسپیکٹو ڈیپلٹ کے مہ (پن)

❁ ❁ ❁ (بہ شکر یہ ڈان)

ثقافتی ورثے اور روایتوں کو زندہ رکھا جائے

سیٹلائٹ کمیونیکیشن کے اس دور میں عوام کو اپنی لوک اقدار سے روشناس کروانے کے لئے

پہلے سے موجود اداروں کو متحرک کیا جائے

کا اظہار تھا کہ جیسے وہ شاہی قلعے سے کچھ فاصلے پر واقع ”شاہی محلے“ میں بیٹھے ہوں۔

ٹریا ملتا نیکر نے جب یہ مطالبہ کیا تھا کہ سارہ زماں کے مضمون کے اردو خلاصے کو فولڈر میں سے نکال دیا جائے تو اس پر ایک تجویز یہ پیش کی گئی تھی کہ بہتر ہے انگریزی کے اصل مقالے کو کانفرنس کے شرکاء میں تقسیم کیا جائے تاکہ اس پر بحث مباحثے کے بعد غلط فہمی کا ازالہ ہو سکے۔ لیکن حقیقت یہی ہے کہ ہماری ثقافت کی لڑیاں اپنی تاریخ کے ان پہلوؤں سے جاملتی ہیں جب برصغیر کے فاتح، مسلمان حکمرانوں نے ”فلاوروں کی داسیوں“ کو اپنی تفریح کی خاطر درباری رقاصائیں بنایا تھا۔ پوجا اور عبادت کے ایک روپ کو عیاشی کا رنگ دیا گیا تھا۔

ہمارا لہ پاپانی مہمان پریشان تھا کہ آخر معاملہ کیا ہے لیکن یونیسکو کی ڈائریکٹر بہت خوش تھیں کہ اسی طرح تو مسائل کا حل تلاش کیا جاسکے گا۔

دراصل لاہور میں منعقد ہونے والی یہ کانفرنس یونیسکو کے اس پروگرام کا حصہ تھی کہ دنیا بھر کے ممالک اپنے ثقافتی ورثے کو محفوظ کریں۔ اس میں موسیقی، رقص، ڈرامہ بھی شامل ہے۔ ان روایتوں کو زندہ رکھا جائے جو ہر ملک کی تاریخ اور ثقافت کا حصہ ہیں لیکن ان امور پر بھروسہ توجہ دینے اور عملی اقدامات کے لئے یہ بھی ضروری ہے کہ ملک میں سیاسی استحکام ہو، جمہوری اقدار کے فروغ کے لئے فضا سازگار ہو۔ سیٹلائٹ کمیونیکیشن کے اس دور میں عوام کو اپنی لوک اقدار سے روشناس کروانے کے لئے پہلے سے موجود اداروں کو متحرک کیا جائے اور انہیں موقع اور امداد فراہم کی جائے کہ وہ ان جتنوں کو بروئے کار لاسکیں۔

لاہور بارش میں دھلا ہوا تھا۔ اجلاسوں کے درمیانی وقفوں میں لوک فنکاروں کی ٹولیاں انجمن کے صحن میں ڈھول کی تھاپ پر اونٹ کا رقص پیش کر رہی تھیں۔ ایک اجنبی خاتون نے متوجہ کیا۔ ”سنیں یہ سب کیا ہے؟“

باقی صفحہ ۲۲ پر ملاحظہ فرمائیں

ممتاز موسیقاروں نے شرکت کی تھی لیکن اس دوران لمبی لمبی موسیقی کی روایتوں کی وضاحت نہیں کی تھی کسی نے معاشرے میں فن کار کے مقام کے بارے میں کوئی احتجاج نہیں کیا تھا۔ ہوٹل کے ڈرائنگ روم میں ناشتے کے وقت آواز آئی۔ ہمیں یہ لوگ بکھر میراثی بنادیتے ہیں لیکن خود جو..... (چھوڑیں شصے میں بھی ایسی ویسی بات بھی اگل جاتی ہے) ٹریا ملتا نیکر، مہتابی رنگ کا سلی کرتے پنے عزیز میاں کو کہہ رہی تھیں۔

پھر اس روز وہ اجلاس کے دوران بیڈال سے اٹھ کر اسٹیج کے قریب آئیں اور سارہ زماں کے مضمون کا خلاصہ جو نوڈ کو دینے گئے فولڈر میں شامل تھا اس کے ایک پیرا گراف پر زور احتجاج کیا۔ فضا میں تنازع عناصر گھل گئے تھے۔ ٹریا ملتا نیکر کو اعتراض تھا کہ اس تحریر کو نکال دینا چاہئے تھا۔ سارہ زماں کی دلیل تھی کہ انہوں نے اپنے انگریزی مقالے میں اس طرح نہیں لکھا تھا۔ کشور ناہید (ڈائریکٹر جنرل بی این سی اے) کا کہنا تھا کہ سارہ زماں نے جو لکھا ہے حقیقت ہے۔ اس میں دل آزاری کی کوئی بات نہیں۔ لیکن ٹریا ملتا نیکر کا غصہ ٹھنڈا نہیں ہو رہا تھا۔ سارہ زماں جذباتی ہو رہی تھیں کہ میں خود آپ کے ساتھ کھڑی ہوں۔ آپ برا کیوں مناتی ہیں۔

سارہ زماں کے انگریزی مقالے کا اردو میں خلاصہ یہ تھا۔ ”سب سے پہلے سارہ زماں نے اس مقالہ میں یہ شکوہ کیا ہے کہ موسیقی جیسا اعلیٰ اور مقدس فن گھٹیا لوگوں یعنی میرانیوں، بختروں، بانوں اور ڈومنیوں کے قبضہ میں کیسے آگیا۔ ہمارے معاشرے میں فن پارے اور بجزے میں فرق محسوس نہیں کیا گیا۔ اس لئے فن اور فنکاروں سے نفرت کی وجہ سے فن اور فن کار کو گھٹیا ترین درجہ سمجھا تا ہے۔“

ایک رات نل۔ لاہور کے قلعے میں۔ جہاں ملک کے دوسرے شہروں اور بیرون ملک سے آنے والے مسلمانوں کے علاوہ لاہور کے ممتاز شہریوں کی بھی ایک بڑی تعداد شامل تھی۔ ان کے سامنے جب موجودہ ڈروو کار قرض پیش کیا گیا تو اس وقت بھی کچھ ایسے ہی رد عمل

استاد غلام حسین شگن اس وقت کاراگ پیش کریں گے۔ انجرا لاہور میں ”مسلم دنیا اور ایشیا میں موسیقی کی زندہ روایتیں“ کے موضوع پر سہ روزہ کانفرنس کے پہلے دن کے اجلاس میں اعلان ہوا۔

زہن میں سوال کوندا۔ اس وقت کاراگ۔؟ دن کے ساڑھے گیارہ بجے تھے۔ سامنے کی قطاریں ریڈیو پاکستان کے پروگرام افسر اور کلاسیکی موسیقار استاد امیر خان میرے تذبذب پر تانے لگے۔ یہ سروں کی بانٹ ہے۔ یہ راگ دن کے گیارہ بجے سے دو بجے بعد دوپہر تک گایا جاتا ہے۔ اس میں دونوں مدھمیں ملتی ہیں۔ اتری اور چڑھی۔ امر وہی اور واپسی۔

سارے پانانی سا۔
تانی دھلیا سارے سا۔

مہبوت حاضرین سے بھرے ہوئے ہال کا ماحول سرسلا ہو رہا تھا۔ پاکستان کی پچاسویں سالگرہ کے موقع پر منعقد کی جانے والی تقریبات کے سلسلے میں پاکستان نیشنل کونسل آف آرٹس کی پیشکش۔

شرکت۔ پاکستان کے ممتاز موسیقاروں، گلوکاروں، لوک فنکاروں، سازندوں اور کلاسیکی موسیقی کے استادوں کی ایک طویل فہرست۔ نہیں تھے تو۔ ممدی حسن، ممتاز اور فریدہ خانم اور ر۔ شمان۔ سنا کہ فریدہ خانم اور ر۔ شمان دونوں بنیاد ہیں۔ ممدی حسن اور ممتاز کے نام پروگراموں میں شامل تھے۔ کوئی وجہ ہوگی کہ نہ آسکے۔ اس کے علاوہ انڈونیشیا، شام، جاپان، مصر، اردن، ہندوستان، گوریا، برونائی، ملائیشیا کے فنکار بھی شامل ہوئے۔

پنیا این سی اے کی جانب سے دعوت نامے میں یہ ذکر بطور خاص کیا گیا تھا کہ ”دو سال کی جنڈو جم کے بعد بالآخر ہمیں حکومت کی جانب سے موسیقی کانفرنس کی اجازت مل گئی ہے۔“

اس دور کو چھوڑ دو۔ جب ہمارے ہاں ثقافت کے شکوے نوچے جاتے تھے۔ کچھ یاد آ رہا ہے کہ آرٹس کونسل کراچی میں سترھویں برسوں میں موسیقی کی قومی کانفرنس منعقد ہوئی تھی۔ ملک بھر سے